



REC'D 06 AUG 2003

WIPO PCT

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 25 714.0

Anmeldetag: 11. Juni 2002

Anmelder/Inhaber: Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg/DE;
EADS Deutschland GmbH, Ottobrunn/DE.

Bezeichnung: Mehrachsiger monolithischer Beschleunigungssensor

IPC: G 01 P 15/097

Rest Available Copy

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 25. Juni 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Ozierzon

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

Conti Temic microelectronic GmbH
Sieboldstraße 19, 90411 Nürnberg

und

EADS Deutschland GmbH
Willy-Messerschmitt-Straße, 85521 Ottobrunn

Heilbronn, den 07.06.2002
IPM/H-HN-Sp-P800637

Mehrachsiger monolithischer Beschleunigungssensor

10 Die Erfindung betrifft einen drei- bzw. zweiachsigen monolithischen Beschleunigungssensor nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 bzw. 3.

15 Aus der US-Patentschrift US 6 122 965 A bzw. aus der korrespondierenden deutschen Patentschrift DE 196 49 715 C2 ist eine Anordnung zum Messen von Beschleunigungen bekannt, die aus vier einzelnen, auf einem gemeinsamen Substrat in einem Rechteck angeordneten Einzelsensoren mit jeweils
20 einer Hauptempfindlichkeitsachse besteht. Jeder Einzelsensor weist ein Paddel mit einem Schwerpunkt als seismische Masse auf. Die Hauptempfindlichkeitsachsen der jeweiligen Einzelsensoren weisen jeweils einen Fehlwinkel zur Normalen der Substratoberfläche auf. Die Richtung jeder Rechteckseite und die zugehörige Hauptempfindlichkeitsachse spannen jeweils eine Ebene auf und die Ebenen der auf einer Diagonale liegenden Einzelsensoren sind einander zugeneigt.

Nachteilig hierbei ist, dass der Fehlwinkel zwischen einer Hauptempfindlichkeitsachse und der Normalen zur Substratoberfläche nur in einem begrenzten Bereich von höchstens 20° einstellbar ist.

25 Aus der PCT-Anmeldung WO 89/05459 ist ein mikromechanischer Beschleunigungsmesser bekannt, bei dem zur Erfassung mehrdimensionaler Bewegungsänderungen drei jeweils für die Beschleunigung in einer ausgewählten Richtung empfindliche mikromechanische Sensoren monolithisch in einem
30 Kristall integriert sind. Die Sensoren bestehen aus Torsionsbalken mit exzentrisch angebrachten Massen, die bei Bewegungsänderungen Drehmomente um die Achsen der Torsionsbalken ausüben. Die Drehmomente werden mit Hilfe integrierter Piezowiderstände gemessen.

Dieser Beschleunigungsmesser weist Einzelelemente unterschiedlicher Konstruktionsprinzipien in Bezug auf die X- und Y-Achse bzw. die Z-Achse auf. Daraus ergeben sich unterschiedliche Eigenschaften hinsichtlich Empfindlichkeit, Frequenzgang oder Dämpfungsverhalten. Ferner werden hohe Anforderungen an die Auswerteelektronik gestellt, was den Einsatz in Fahrzeugen nahezu ausschließt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Beschleunigungssensor nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 bzw. 3 so zu gestalten, dass ein größerer Fehlwinkel einstellbar ist und die Signale der Einzelsensoren schnell und-einfach ausgewertet werden können.

Gelöst wird diese Aufgabe durch einen drei- bzw. zweiachsigen monolithischen Beschleunigungssensor mit den im Anspruch 1 bzw. 3 angegebenen Merkmalen.

Der Gegenstand des Anspruchs 1 bzw. 3 weist die Vorteile auf, dass ein größerer und auch idealer Fehlwinkel von 45° einstellbar ist und das auf planare, differentielle kapazitive Signalauslesung ausgerichtete Messprinzip zu besonders stabilen Sensoren führt.

Die Erfindung eignet sich insbesondere für hochwertige, offsetstabile kapazitive Sensoren zum Einsatz in Fahrzeugen.

Vorteilhafte Ausgestaltungen des Beschleunigungssensors nach Anspruch 1 bzw. 3 sind in den Unteransprüchen angegeben.

Die Erfindung wird nun anhand eines Ausführungsbeispiels unter Zuhilfenahme der Zeichnung erläutert.

Es zeigen

Fig. 1: eine Draufsicht auf einen erfindungsgemäßen Beschleunigungssensor, bestehend aus vier identischen Einzelsensoren auf einem gemeinsamen Substrat,

Fig. 2: eine Schnittzeichnung durch die Anordnung nach Fig. 1 mit zwei Einzelsensoren und deren seismischer Masse,

Fig. 3a: die Auslenkung der seismischen Massen der Einzelsensoren nach Fig. 2 in Folge einer in X-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft und

Fig. 3b: die Auslenkung der seismischen Massen der Einzelsensoren nach Fig. 2 in Folge einer in Z-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft.

Die Fig. 1 zeigt einen Beschleunigungssensor 1 zur dreiachsigen Messung von Beschleunigungen, bestehend aus vier identischen Einzelsensoren 2a, 2b, 2c und 2d. Jeder Einzelsensor 2a-d weist eine seismische Masse 3a, 3b, 3c bzw. 3d mit einem Schwerpunkt S_a , S_b , S_c und S_d auf, wobei jede seismische Masse 3a-d exzentrisch gegenüber ihrem Schwerpunkt S_a , S_b , S_c und S_d an zwei Torsionsfederelementen 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 4g bzw. 4h drehbeweglich aufgehängt ist. Jedes Torsionsfederelement 4a-g ist seinerseits wiederum mit einem Außenrahmen 5 verbunden. Der Außenrahmen 5 hält die vier Einzelsensoren 2a-d zusammen und ist durch einen Zwischenrahmen 6 unterteilt.

Eine aus lediglich zwei Einzelsensoren 2a und 2c bzw. 2b und 2d bestehende Anordnung kann als Sensorelement zur Messung von zweiachsigen Beschleunigungen verwendet werden; zur Messung von dreiachsigen Beschleunigungen werden wenigstens drei der vier Einzelsensoren 2a-d benötigt. Jeder Einzelsensor 2a-d ist gegenüber den drei anderen Einzelsensoren 2a-d um 90° , 180° und 270° , allgemein ein Vielfaches von 90° , gedreht. Bei der Verwendung aller vier Einzelsensoren 2a-d ist eine redundante Information vorhanden, die eine permanente Konsistenzprüfung der Ausgangssignale ermöglicht.

In Fig. 2 ist der Beschleunigungssensor 1 der Fig. 1 im Schnitt A-A dargestellt. Eine aus Silizium bestehende und auf bekannte mikromechanische Weise strukturierte Scheibe ist als gemeinsames Substrat 8 der vier Einzelsensoren 2a-d zwischen einer unteren Deckscheibe 7 und einer oberen Deckscheibe 9 angeordnet und beispielsweise durch Wafer-Bondung mit die-

sen verbunden, wobei die untere Deckscheibe 7 und die obere Deckscheibe 9 ebenfalls aus Silizium bestehen. Mittels eines Ätzprozesses sind in die Scheibe 8 die seismischen Massen 2a-d der Einzelsensoren 3a-d, die Torsionsfederelemente 4a-h und der Zwischenrahmen 6 strukturiert.

5 Auf der Innenseite der oberen Deckscheibe 9 sind über jeder seismischen
Masse 3 und vorzugsweise symmetrisch zur vom jeweiligen Torsionsfeder-
element 4 definierten Torsionsachse metallisierte, von einander isolierte Flä-
chen 10a, 10b, 10c und 10d strukturiert, die zur differentiellen kapazitiven
10 Messung der Drehbewegung einer seismischen Masse 3 beim Einwirken ei-
ner Beschleunigungskraft dienen.

Jede seismische Masse 3a-d weist eine durch den jeweiligen Schwerpunkt
 S_a , S_b , S_c und S_d verlaufende Hauptempfindlichkeitsachse 11 auf, dargestellt
am Einzelsensor 2b mit der Hauptempfindlichkeitsachse 11b und analog
geltend für die Einzelsensoren 2a, 2c und 2d, deren Richtung infolge der ein-
15 seitigen Aufhängung der seismischen Masse 3b und infolge des ausgelager-
ten Masseschwerpunkts S_b nicht parallel zu einer jeweiligen Normalen 12b
verläuft.

Die Aufhängung der seismischen Masse 3b an zwei Torsionsfederelementen
4c, 4d ergibt eine Drehachse D_b , um den sich die seismische Masse 3b beim
20 Einwirken einer beschleunigenden Kraft dreht. Bezeichnet man den Abstand
zwischen der Drehachse D_b und dem Schwerpunkt S_b in X-Richtung als Ab-
stand a und den Abstand zwischen der Drehachse D_b und dem Schwerpunkt
 S_b in Z-Richtung als Abstand b, so berechnet sich der Fehlwinkel Φ folgen-
dermaßen:

25

$$\tan \Phi = \frac{b}{a} .$$

Der Fehlwinkel Φ lässt sich über die Gestaltung jeder seismischen Masse 3
über weite Grenzen einstellen. Aufgrund des identischen Aufbaus ist der
30 Fehlwinkel Φ bei allen Einzelsensoren 2a-d gleich groß; geeignete Werte für
den Fehlwinkel Φ sind frei einstellbar, auch ein Fehlwinkel Φ von 45° als Ide-
alfall im orthogonalen Koordinatensystem. Das Prinzip ist auch verallgemei-

nerbar, so dass die Einzelsensoren **2a-d** unterschiedliche Fehlwinkel Φ aufweisen können.

Um in X-, Y- und Z-Richtung wirkende Beschleunigungskräfte messen zu können, wird die Hauptempfindlichkeitsachse **11b** in eine Komponente **13b** parallel zur Normalen **12b** und in eine Komponente **14b** senkrecht zur Normalen **12b** zerlegt.

Die zum Einzelsensor **2b** gemachten Aussagen gelten analog auch für die Einzelsensoren **2a**, **2c** und **2d**. Da die Einzelsensoren **2a-d** und insbesondere die seismischen Massen **3a-d** bedingt durch den Herstellungsprozeß weitgehend gleiche geometrische Abmessungen aufweisen, ist jeweils ihre Empfindlichkeit in X-Richtung, ihre Empfindlichkeit in Y-Richtung und ihre Empfindlichkeit in Z-Richtung ebenfalls weitgehend gleich.

Fig. 3a zeigt die Auslenkung der seismischen Massen **3b** und **3d** der Einzelsensoren **2b** und **2d** nach **Fig. 2** in Folge einer in X-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft, die durch einen Pfeil **15** dargestellt ist. Das Zerlegen der beschleunigenden Kraft **15** ergibt eine Komponente **16** auf der Geraden durch **D_d** und **S_d** und eine Komponente **17** senkrecht dazu. Die Komponente **17** führt zu einer Drehbewegung der seismischen Masse **3b** bzw. **3d** um die Drehachse **D_b** bzw. **D_d**, die durch differentielle kapazitive Messung mittels der metallischen Flächen **10a** und **10b** bzw. **10c** und **10d** detektiert wird. Durch trigonometrische Gleichungen wird die Größe der auf den Sensor **1** einwirkenden beschleunigenden Kraft **15** berechnet.

Bei einer in X-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft **15** ist die Drehbewegung der seismischen Masse **3b** bzw. **3d** um die Drehachse **D_b** bzw. **D_d** gemäß eines Pfeiles **18** gleichsinnig, die seismischen Massen **3a** und **3c** (**Fig. 1**) erfahren keine Drehbewegung.

Bei einer in Y-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft erfahren die seismischen Massen **3a** bzw. **3c** eine Drehbewegung um die Längsachse der Torsionselemente **4a** und **4b** bzw. **4e** und **4f**, hingegen erfahren in diesem Fall die seismischen Massen **3b** bzw. **3d** keine Drehbewegung um ihre Drehachse **D_b** bzw. **D_d**.

Fig. 3b zeigt die Auslenkung der seismischen Massen **3b** und **3d** der Einzelsensoren **2b** und **2d** nach Fig. 2 in Folge einer in Z-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft, dargestellt durch einen Pfeil **19**. Analog zum Beispiel der Fig. 3a ergibt das Zerlegen der beschleunigenden Kraft **19** eine Komponente **20** auf der Geraden durch **D_b** und **S_d** und eine Komponente **21** senkrecht dazu. Die Komponente **21** führt zu einer Drehbewegung der seismischen Masse **3b** bzw. **3d** um die Drehachse **D_b** bzw. **D_d**, die wiederum durch differentielle kapazitive Messung mittels der metallischen Flächen **10a** und **10b** bzw. **10c** und **10d** detektiert wird. Durch trigonometrische Gleichungen wird die Größe der auf den Sensor **1** einwirkenden beschleunigenden Kraft **19** berechnet.

Bei einer in Z-Richtung wirkenden beschleunigenden Kraft **19** ist die Drehbewegung der seismischen Masse **3b** bzw. **3d** um die Drehachse **D_b** bzw. **D_d** gemäß eines Pfeiles **22** bzw. **23** gegensinnig. Zudem ist die Drehbewegung der seismischen Masse **3a** (Fig. 1) gegensinnig zur Drehbewegung der seismischen Masse **3c**.

Patentansprüche

5 1. Dreiachsiger monolithischer Beschleunigungssensor (1), der folgende Merkmale aufweist:

a) der Beschleunigungssensor (1) besteht aus mehreren, auf einem gemeinsamen Substrat (8) angeordneten Einzelsensoren (2a-d) mit jeweils einer Hauptempfindlichkeitsachse (11),

10 b) jeder Einzelsensor (2a-d) ist an zwei Torsionsfederelementen (4a-h) drehbeweglich aufgehängt und weist eine seismische Masse (3a-d) mit einem Schwerpunkt (S_a , S_b , S_c , S_d) auf,

c) jeder Einzelsensor (2a-d) weist Mittel zur Messung (10) der Auslenkung der seismischen Masse (3a-d) auf,

dadurch gekennzeichnet, dass

15 d) der Beschleunigungssensor (1) aus wenigstens drei identischen Einzelsensoren (2a-d) besteht,

e) jeder Einzelsensor (2a-d) exzentrisch gegenüber seinem Schwerpunkt (S_a , S_b , S_c , S_d) aufgehängt und

20 f) gegenüber den anderen Einzelsensoren (2a-d) um 90°, 180° oder 270° gedreht ist.

2. Beschleunigungssensor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens drei identischen Einzelsensoren (2a-d) in einem Rechteck angeordnet sind.

25 3. Zweiachsiger monolithischer Beschleunigungssensor (1), der folgende Merkmale aufweist:

a) der Beschleunigungssensor (1) besteht aus zwei, auf einem gemeinsamen Substrat (8) angeordneten Einzelsensoren (2a-d) mit jeweils einer Hauptempfindlichkeitsachse (11),

b) jeder Einzelsensor (2a-d) ist an zwei Torsionsfederelementen (4a-h) drehbeweglich aufgehängt und weist eine seismische Masse (3a-d) mit einem Schwerpunkt (S_a , S_b , S_c , S_d) auf,

5 c) jeder Einzelsensor (2a-d) weist Mittel zur Messung (10) der Auslenkung der seismischen Masse (3a-d) auf,

dadurch gekennzeichnet, dass

d) der Beschleunigungssensor (1) aus zwei identischen Einzelsensoren (2a-d) besteht,

10 e) jeder Einzelsensor (2a-d) exzentrisch gegenüber seinem Schwerpunkt (S_a , S_b , S_c , S_d) aufgehängt und gegenüber dem anderen Einzelsensor (2a-d) um 180° gedreht ist und

f) die Hauptempfindlichkeitsachse (11) des einen Einzelsensors (2a-d) vertikal zum Substrat (8) und die Hauptempfindlichkeitsachse (11) des anderen Einzelsensors (2a-d) vertikal zum Substrat (8) verläuft.

15 4. Beschleunigungssensor nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Substrat (8) zur Abdichtung und zum Schutz vor Umwelteinflüssen zwischen einer unteren Deckscheibe (7) und einer oberen Deckscheibe (9) angeordnet ist.

20 5. Beschleunigungssensor nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Auslenkung jeder seismischen Masse (3a-d) mittels einer differentiellen kapazitiven Messung erfolgt.

25 6. Beschleunigungssensor nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass zur differentiellen kapazitiven Messung an der oberen Deckscheibe (9) in der Nähe der durch das jeweilige Torsionsfederelement (4a-h) definierten Torsionsachse metallisierte und von einander isolierte Flächen (10a-d) strukturiert sind.

7. Beschleunigungssensor nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Flächen (10a-d) symmetrisch zu der durch das jeweilige Torsionsfederelement (4a-h) definierten Torsionsachse angeordnet sind.

Zusammenfassung

1. Mehrachsiger monolithischer Beschleunigungssensor

5 2.1. Bei bekannten Beschleunigungssensoren ist der Fehlwinkel zwischen Hauptempfindlichkeitsachse und der Normalen nur in einem Bereich von höchstens 20° einstellbar. Oder die Beschleunigungssensoren weisen unterschiedliche Eigenschaften bezüglich der drei Raumachsen auf, was hohe Anforderungen an die Auswerteelektronik stellt und den Einsatz in Fahrzeugen ausschließt.

10

2.2. Mehrachsiger monolithischer Beschleunigungssensor, mit folgenden Merkmalen:

15

- der Beschleunigungssensor besteht aus mehreren, auf einem gemeinsamen Substrat angeordneten Einzelsensoren mit jeweils einer Hauptempfindlichkeitsachse,

20

- jeder Einzelsensor ist an zwei Torsionsfederelementen drehbeweglich aufgehängt und weist eine seismische Masse mit einem Schwerpunkt auf,

- jeder Einzelsensor weist Mittel zur Messung der Auslenkung der seismischen Masse auf,

- der Beschleunigungssensor besteht aus wenigstens drei identischen Einzelsensoren,

- jeder Einzelsensor ist exzentrisch gegenüber seinem Schwerpunkt aufgehängt und

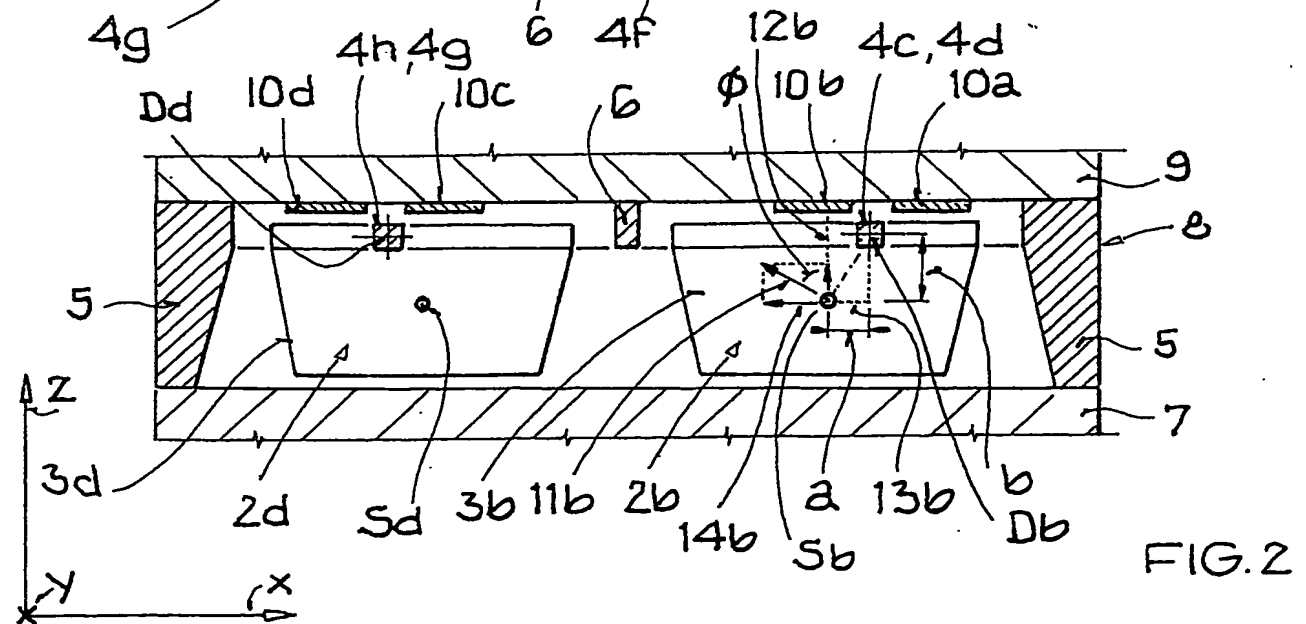
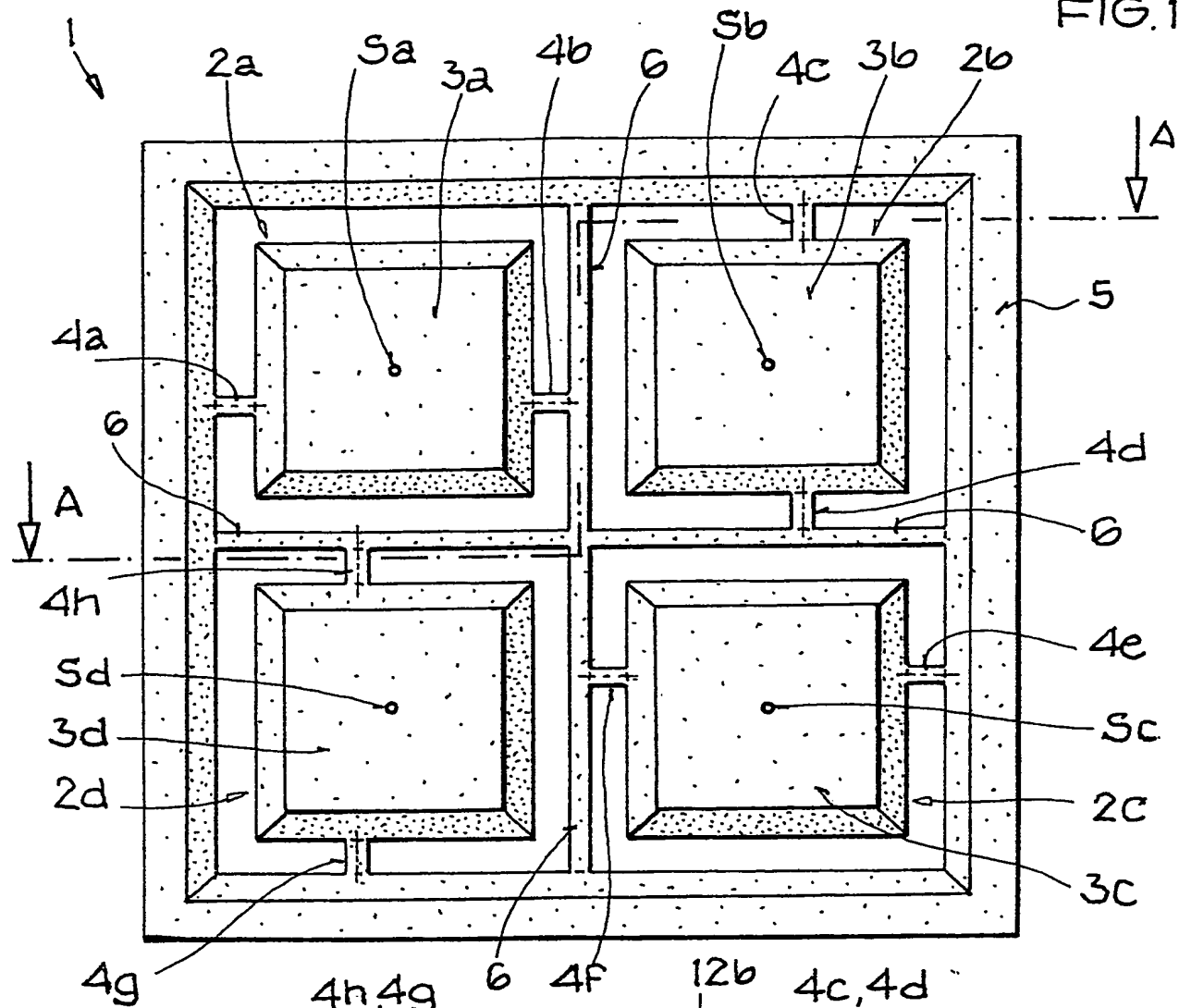
25

- gegenüber den anderen Einzelsensoren um 90°, 180° oder 270° gedreht.

2.3. Die Erfindung eignet sich insbesondere für hochwertige, offsetstabile kapazitive Sensoren zum Einsatz in Fahrzeugen.

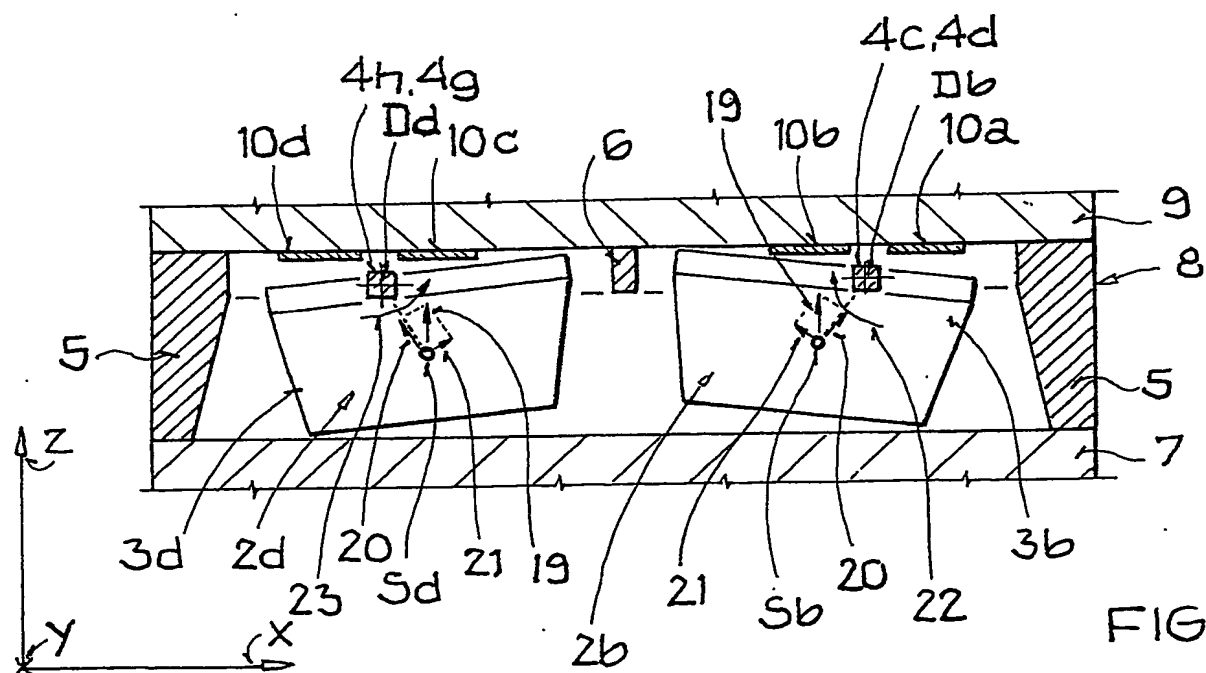
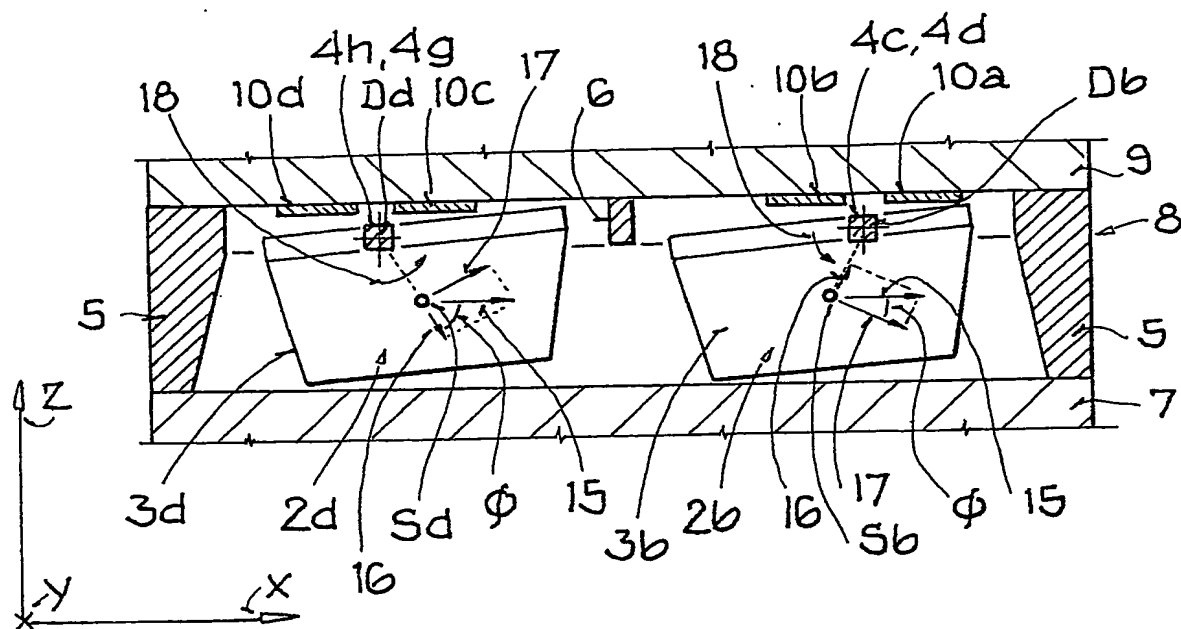
1/2

FIG. 1



2/2

FIG. 3a



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ **BLACK BORDERS**

☒ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

☒ **FADED TEXT OR DRAWING**

☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**

☒ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**

☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.